Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5609**
16. Wahlperiode 13. 06. 2007

Antrag

der Abgeordneten Detlef Parr, Joachim Günther (Plauen), Miriam Gruß, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Sportschifffahrt und Wassersport wirksam fördern und von überflüssigen Beschränkungen befreien

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland war in den zurückliegenden Jahren eine der führenden Sportnationen im Wassersport. Im Bereich des Leistungssports ist der Deutsche Segler-Verband weltweit die Nummer Eins. Gemessen an den Medaillen der vergangenen zehn Jahre bei Olympischen Spielen, Welt- und Europameisterschaften ist der Deutsche Segler-Verband mit großem Abstand der erfolgreichste Segelsportverband der Welt. Zum ersten Mal war in diesem Jahr ein deutsches Boot beim America's Cup, einem der ältesten Sportwettbewerbe der Welt, vertreten. Darüber hinaus befinden sich auf vielen der weiteren teilnehmenden Boote aus anderen Ländern ebenfalls deutsche Segler, die ihre Fähigkeiten und Kenntnisse auf den deutschen Wasserstraßen erlernt haben. Diese Hochleistungssportler sind in der gesamten Segelwelt geschätzt.

Entsprechendes gilt für den Deutschen Ruderverband, dessen Athleten ihn durch ihre Leistungen bei den Olympischen Spielen, bei Welt- und Europameisterschaften in allen Altersstufen zum weltweit erfolgreichsten Rudersportverband gemacht haben. Die Kanuten stehen gegenüber diesen Leistungen nicht nach. Seit den Olympischen Spielen 1992 bilden sie regelmäßig das erfolgreichste Team innerhalb der deutschen Olympiamannschaft. Mit 17 Gold-, 8 Silber- und 4 Bronzemedaillen trugen sie seitdem maßgeblich zum guten Abschneiden innerhalb der Nationenwertung bei. Im gleichen Zeitraum errangen deutsche Kanusportler in den olympischen Disziplinen 54 Weltmeistertitel und weitere 56 WM-Medaillen.

Insgesamt geht die Bedeutung des Wassersports aber weit über diese Hochleistungswettbewerbe hinaus. Die Sportschifffahrt auf den Binnen- und Seegewässern ist eine beliebte Freizeitbetätigung in allen Bevölkerungskreisen und für fast jedes Alter. Die Ausübung findet dabei in hohem Maße in Vereinen statt.

Beim Rudersport ist das fast ausschließlich der Fall. Die nahezu ausnahmslos gemeinnützigen Vereine leisten zumeist kostenlos die Ausbildung und ständige Schulung ihrer Mitglieder. Wegen der Bedeutung für die Kinder- und Jugendarbeit und für das ehrenamtliche Engagement sind diese Vereine aus dem öffentlichen Leben in der Bundesrepublik Deutschland nicht wegzudenken. In gesellschaftlicher Hinsicht kann die Bedeutung der Wassersportvereine kaum überschätzt werden. Weit über eine halbe Million Menschen betreiben Wassersport in den Vereinen und Verbänden des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB).

Knapp 200 000 Mitglieder gehören den 1 350 Vereinen im Deutschen Segler-Verband an. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen liegt bei etwa 15 Prozent. Auch bei den Segelvereinen beruht der Vereins- und Sportbetrieb nahezu ausschließlich auf ehrenamtlichem Engagement der Mitglieder. Etwa 6 500 Menschen bilden das Rückgrat des organisierten Segelsports. Setzt man den Wert der ehrenamtlichen Arbeit im Wassersport mit nur 15 Euro je Stunde an, so ergibt sich daraus ein Betrag von über 120 Mio. Euro im Jahr. Weit höher anzusehen ist jedoch der soziale und gesellschaftliche Nutzen der ehrenamtlichen Tätigkeit.

Rund 115 000 Menschen, darunter knapp 30 000 Kinder und Jugendliche, sind in über 1 300 Kanuvereinen organisiert. Etwa 10 000 Sportler sind hier für die Ausbildung und Betreuung der Mitglieder tätig. Zusammen mit den Vorständen engagieren sich etwa 18 000 erwachsene Mitglieder ehrenamtlich in den Kanuvereinen.

Zum deutschen Ruderverband gehören knapp 500 Vereine mit fast 80 000 Mitgliedern, davon 16 000 im Alter bis zu 18 Jahren. Einschließlich der Trainer und Übungsleiter engagieren sich rund 6 000 Menschen ehrenamtlich für den organisierten Rudersport. Eine Reihe von Rudervereinen bemüht sich in besonderer Weise um Behinderte durch das Angebot von Blinden- und Versehrtenrudern.

Der Deutsche Motoryachtverband weist etwa 600 Vereine mit insgesamt rund 120 000 Mitgliedern auf. Zu ihnen zählen rund 6 000 Jugendliche. Die Zahl der ehrenamtlich in den Vereinen sowie in der Ausbildung tätigen Mitglieder beläuft sich hier auf etwa 3 500 Personen.

Auch die allgemeine wirtschaftliche Bedeutung des Wassersports ist erheblich:

Zählt man den außerhalb der Vereine Kanusport betreibenden Teil der Bevölkerung mit, gibt es in Deutschland etwa 1,3 Millionen Kanuten. Jeder von ihnen investiert pro Kanutag rund 32 Euro in sein Hobby. Insgesamt führt dies jährlich zu einem Bruttoumsatz von mehreren 100 Mio. Euro. Hinzu kommen die Anschaffungskosten für Boote, Ausrüstung und Zubehör, die sich auf rund 300 Mio. Euro jährlich belaufen. Auch Ruderer, Motorbootfahrer und Segler geben auf ihren Touren auf den Binnen- und Seegewässern pro Person und Tag zwischen 30 und 60 Euro aus. Die Kosten für Boote und Ausrüstung liegen hier erheblich höher als im Kanusport. Ein durchschnittliches Segelboot kostet je nach Bootsklasse zwischen 3 000 Euro (Opti) und 10 000 Euro (Europe); Versicherung und Reparaturen kommen mit jährlich 1 000 Euro hinzu. Insgesamt wird der Umsatz durch den Wassersport auf jährlich über 3 Mrd. Euro veranschlagt.

Die Mitglieder der gemeinnützigen Vereine ermöglichen und finanzieren in spürbarer Weise auch den Wassertourismus. Indem die gemeinnützigen Vereine ihre Anlagen auch nichtvereinsgebundenen Wassersportlern zugänglich machen, stellen sie einen wesentlichen Teil der Infrastruktur zur Verfügung, auf die der Wassertourismus angewiesen ist. Aus den Beiträgen ihrer Mitglieder zahlen der Deutsche Segler-Verband und der Deutsche Motoryachtverband jedes Jahr zu Abgeltung der Schleusengebühren einen Pauschalbetrag von 50 000 Euro an die Bundeswasserstraßenverwaltung; damit ermöglichen sie nicht nur ihren Mitgliedern, sondern auch allen anderen Wassersportlern und

-touristen die (kostenlose) Benutzung der Schleusen an den deutschen Bundeswasserstraßen.

Der Wassersport ist ein ausgesprochen risikoarmer Sport. Die Sportschifffahrt weist seit Jahren gleichbleibend äußerst niedrige Unfallzahlen auf und ist daher eine außerordentlich sichere Freizeitbeschäftigung im Vergleich zu anderen Sportarten. Die Gründe für das hohe Sicherheitsniveau sind vor allem in dem bewährten dualen Ausbildungssystem der Sportbootführerscheine „Binnen“ und „See“, der ständigen Schulung und Weiterbildung der Mitglieder in den Vereinen sowie dem hohen Sicherheitsstandard des Boots- und Ausrüstungsmaterials zu finden. Darüber hinaus unterweisen und schulen die gemeinnützigen Vereine nicht nur ihre Mitglieder, sondern jeden, der Interesse an der jeweiligen Wassersportart hat.

Der Wassersport ist ausgesprochen umweltfreundlich und wird naturschutzbewusst ausgeübt. Als naturnaher Sport ist er auf eine intakte Umwelt angewiesen. Die im DOSB zusammengeschlossenen Wassersportverbände engagieren sich seit vielen Jahren nicht nur für den Erhalt natürlicher bzw. naturnaher Gewässer, sondern unterstützen Naturschutzverbände aktiv bei der Umweltbildung. Darüber hinaus tragen Wassersportvereine durch Gewässerreinigungsaktionen zu einer intakten Umwelt bei. Alle diese Maßnahmen werden ausschließlich aus eigenen Mitteln und mit ehrenamtlichem Einsatz geleistet. Organisierte Wassersportler stellen die Gewähr für eine natur- und umweltgerechte Ausübung ihres Sports dar.

Vor diesem Hintergrund ist die finanzielle Situation der gemeinnützigen Wassersportvereine allerdings äußerst angespannt. Die Sportschifffahrt erfordert einen nicht unerheblichen Geräteeinsatz. Die Aufwendungen hierzu werden von den Vereinen sowie von den einzelnen Mitgliedern selbst erbracht. Neben Anschaffung und Pflege des Bootsmaterials, errichten und unterhalten die gemeinnützigen Vereine auch die zur Ausübung des Sports notwendigen Bauten und Anlagen (Häfen, Stege, Rampen, Slipanlagen, Bootshäuser). Nach einem Erfahrungswert müssen die im Wasser befindlichen Bauten, z. B. Stege, etwa alle 20 Jahre vollständig erneuert werden. Die von den gemeinnützigen Vereinen aufzuwendenden Mittel bestehen i. d. R. zum größten Teil aus den Beiträgen der Mitglieder. Mitgliedsbeiträge können – im Gegensatz zu den Preisen bei einem gewerblichen Unternehmen – nicht in Abhängigkeit von der Kostensituation erhöht werden. Kostensteigerungen können daher bei gemeinnützigen Vereinen nicht durch Beitragssteigerungen, sondern müssen durch Leistungskürzungen, z. B. in der Jugendarbeit oder im Leistungssport, aufgefangen werden.

Trotz dieser Gesamtsituation wird der Wassersport in letzter Zeit vor allem durch die Bundesregierung mit ständig neuen Reglementierungen bzw. entsprechenden Planungen und mit zusätzlichen finanziellen Belastungen überzogen. Dadurch geraten viele Vereine an die Grenzen ihrer Existenzfähigkeit, sind von Mitgliederaustritten betroffen, müssen zahlreiche Aktivitäten einstellen und können neue Mitglieder kaum noch für ihren Sport begeistern.

So hatten der Bundesrechnungshof und der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages im Jahre 2001 gefordert, die seit dem Jahre 1987 unveränderten Beträge für die Nutzung bundeseigener Wasser- und Uferflächen an die gestiegenen Lebenshaltungskosten anzupassen und um einen Satz von 30 Prozent zu erhöhen. In der daraufhin im Jahre 2004 eingeführten Neuregelung hat die Bundesregierung jedoch zusätzlich auch die bisherigen Kostenstrukturen und die sachgerechte Differenzierung bei den Wasserflächen geändert und dadurch für viele Vereine Preissteigerungen von mehreren 100 Prozent verursacht. Die Kostenstruktur hat die Bundesregierung geändert, indem sie für die Wassersportvereine keinen Preisunterschied mehr zwischen Land- und Uferflächen macht. Im Gegensatz zu anderen Nutzern, denen für die Wasserfläche nur die Hälfte des Preises der Landfläche berechnet wird, verlangt die Bundesregierung

von den Vereinen auch für die Wasserfläche den vollen Landflächenpreis. Damit müssen gemeinnützige Vereine doppelt so viel bezahlen wie z. B. ein Gewerbebetrieb am Wasser. Zusätzlich sind sog. Revierklassen eingeführt worden, die die Bundeswasserstraßenverwaltung festlegt und durch die sie den jeweiligen Quadratmeterpreis den Vereinen einseitig diktiert. Ein Weiteres kommt hinzu: Es ist eine Tatsache, dass Wasserflächen – abhängig davon, ob sie z. B. mit Stegen überbaut sind oder nur als Rangierflächen benutzt werden oder sogar jedem Dritten zur freien Durchfahrt zur Verfügung stehen – von den Vereinen, die die Flächen gepachtet haben, in unterschiedlicher Intensität genutzt werden. Dieser Tatsache war bisher Rechnung getragen worden. In der seit dem Jahre 2004 geltenden Verwaltungsvorschrift (VV-WSV 2604) hat die Bundesregierung diese Differenzierung aufgehoben und behandelt die gesamte gepachtete Fläche so, als wenn sie vollständig überbaut wäre. Dadurch ergeben sich für die gemeinnützigen Wassersportvereine weitere massive Verteuerungen. Der Sportausschuss des Deutschen Bundestages hatte am 19. Januar 2005 einstimmig den Beschluss gefasst, zu den bisherigen Strukturen und Differenzierungen in Abstimmung mit den Betroffenen zurückzukehren. Der Beschluss wurde bis heute vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht umgesetzt. Die entsprechenden Forderungen des DOSB, des Deutschen Segler- und des Deutschen Motoryachtverbandes wurden ausdrücklich abgelehnt.

Durch das am 1. August 2006 in Kraft getretene Gesetz zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen darf steuerfreier Dieselkraftstoff nur an die gewerbliche Schifffahrt abgegeben werden. Zur Kennzeichnung ist der Kraftstoff rot eingefärbt. Die Tankstellen an den Wasserstraßen, die den durch den Umweltschutz bedingten Regulierungsdruck überlebt haben, besitzen i. d. R. nur einen einzigen Tank. Aufgrund dessen wird die private, nicht begünstigte Schifffahrt, zu der neben der Sportschifffahrt auch der private Wassertourismus in Deutschland gehört, an vielen Stellen nicht mehr mit Kraftstoff versorgt. Die Befahrung großer Bereiche und Strecken ist nicht mehr möglich; Boote, die aus dem benachbarten Ausland einfahren wollen, finden keine zulässige Betankungsmöglichkeit mehr vor. So mussten zahlreiche ausländische Boote im vergangenen Jahr an der Grenze zu Deutschland wegen eines ansonsten drohenden Steuervergehens wieder umdrehen. Dadurch wird nicht nur die von der Bundesregierung gewollte Wassersportentwicklung in Deutschland gefährdet, auch die Investitionen der Bundesländer für die Sportschifffahrt und den Wassertourismus werden durch den Wegfall der Versorgungsmöglichkeiten konterkariert.

Von verschiedenen, auch nachgeordneten, Stellen werden immer wieder Forderungen nach einer Verschärfung bestehender Sicherheitsregelungen oder der Einführung zusätzlicher Ausrüstungsvorschriften und sonstiger Maßnahmen erhoben. Vielfach berücksichtigen diese Forderungen nicht, dass die Sicherheit in erster Linie vom Können (Guter Seemannschaft) sowie der eingeübten Eigenverantwortung jedes Sportlers abhängt und darüber hinaus nicht auf theoretischen Vorgaben beruhen kann, sondern auf Boot und Fahrtgebiet abgestimmt sein muss. Auch der Antrag der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD zur Stärkung der Attraktivität der Sportschifffahrt und des Wassertourismus (Bundestagsdrucksache 16/5416) hat hier keine ausreichende Klarheit geschaffen.

Gegen die Interessen der Sportschifffahrt sind auch sämtliche Überlegungen zur Einführung einer Kennzeichnungspflicht für Sportboote zur See. Eine solche Regelung ist überflüssig angesichts der funktionierenden, international üblichen Kennzeichnung deutscher Schiffe mit Flagge, Namen und Herkunftshafen. Überdies sind bereits jetzt alle Yachten über 15 m Länge per Gesetz ins Seeschiffsregister eingetragen. Davon machen auch viele Eigner kleinerer Schiffe Gebrauch, um das für Auslandsreisen benötigte Flaggenzertifikat zu erhalten. Die zusätzlichen finanziellen und bürokratischen Belastungen durch eine Kenn-

zeichnungspflicht laufen dem politischen Ziel einer Stärkung der Attraktivität von Wassersport und -tourismus zuwider. Außerdem besteht Anlass zu der Befürchtung, dass die Kennzeichnungspflicht Grundlage für weitere Steuern, Abgaben und Auflagen sein wird, die zu einer weiteren Verschlechterung der Attraktivität der Sport- und Freizeitschifffahrt und des damit verbundenen Tourismus führen werden.

Darüber hinaus kritikwürdig ist die Einführung einer Trinkwasserverordnung und die unspezifische Forderung des Antrags nach einer Überarbeitung der Ausrüstungsvorschriften. Die seit 2002 bestehenden verbindlichen inhaltlichen Ausrüstungsstandards nach SOLAS sind inhaltlich ausreichend. Hier wäre eine deutliche Absage an die Regulierungspläne des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung notwendig gewesen, wie sie bereits der Antrag der Fraktion der FDP „Überregulierung in der Sport- und Freizeitschifffahrt verhindern“ (Bundestagsdrucksache 16/5269) formuliert hat.

Für den muskelbetriebenen Wassersport (Ruderer, Kanuten) stellen Schleusen ein erhebliches Hindernis dar. Selbst wenn die Boote nicht ausgeladen, aus dem Wasser gehoben und (stets über mehrere 100 Meter) umgetragen werden müssen, sondern eine sog. Bootsschleuse vorhanden ist, kann meist nur ein Ruderboot zur gleichen Zeit geschleust werden. Ein Schleusenvorgang dauert zwischen 20 und 30 Minuten. Treffen an einer Schleuse mehrere Boote aufeinander oder wird z. B. eine Wanderfahrt von Schülern oder Jugendlichen mit mehreren Booten durchgeführt, so kann das Überwinden einer Schleuse häufig mehr als zwei Stunden in Anspruch nehmen. Für die Planung und den Zusammenhalt einer Gemeinschaftsfahrt ist das absolut unzumutbar. Ein Mitschleusen in der großen Kammer wird Ruderbooten und Kanus – selbst wenn keine Sicherheitsbedenken bestehen – oft verweigert. Auch Segler und Motorboote müssen vor Schleusen häufig stundenlang warten, bis sie berücksichtigt werden. Immer häufiger ist festzustellen, dass der Zugang zum Gewässer, selbst wenn sich die Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, durch Zäune oder sonstige Sperrungen erschwert wird. Nicht selten fehlen an den Schleusen auch geeignete Vorrichtungen und Möglichkeiten, um die Kanus und Ruderboote aus dem Wasser heben und umtragen zu können.

Derzeit ist an rund 750 Stellen das Befahren der Wasserstraßen aus Naturschutzgründen eingeschränkt oder verboten. Betroffen sind vor allem Kanuten. Die Zahl der Sperrungen steigt weiterhin an. Auch wenn mehrere kurze Bereiche eines Wasserlaufs gesperrt sind, ist das Gewässer damit auf der ganzen Strecke für den Wassersport nicht mehr nutzbar. Eine vorherige Abstimmung, die den Zweck hätte, Kompromisslösungen zu erarbeiten, findet äußerst selten statt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in Abstimmung mit den Betroffenen die Regelung der Entgelte für die Nutzung bundeseigener Wasser- und Uferflächen so zu überarbeiten, dass auch für den Wassersport die bisherige Kostenstruktur wiederhergestellt und bei den Wasserflächen wieder nach überbauten Flächen, Rangierflächen und Restflächen differenziert wird und die Einteilung der Gewässer nach Revierklassen wieder rückgängig gemacht wird;
2. die durch das Energiesteuergesetz vom 5. Juli 2006 seit dem 1. August 2006 eingetretenen Änderungen in Abstimmung mit den Betroffenen nicht nur in Hinblick auf inländische Sportboote, sondern auch auf ausländische Sportboote zu überprüfen, so dass es in zumutbarer Weise ermöglicht wird, die Sportboote mit dem notwendigen Treibstoff zu versorgen;
3. bei der Erarbeitung der Trinkwasserverordnung DIN 2001 auf die Einbeziehung von Sportbooten zu verzichten;

4. auf die Einführung einer über die bisher übliche Kenntlichmachung hinausgehende Kennzeichnungspflicht für Sportboote zur See gänzlich zu verzichten;
5. keine weiteren gesetzlichen Verschärfungen der Ausrüstungsstandards einzuführen, sondern gemeinsam mit den Verbänden klare und übersichtliche, auf Boot und Fahrtgebiet abgestimmte, Sicherheitsempfehlungen zu erarbeiten;
6. in Abstimmung mit den Verbänden über eine Neustrukturierung und Vereinfachung im Führerscheinwesen im Seebereich nachzudenken und dabei den Prüfungsfragen, dem praktischen Teil und den Sicherheitsaspekten größere Bedeutung beizumessen;
7. für die in der Zuständigkeit des Bundes liegenden Wasserstraßen geeignete Maßnahmen zu prüfen und zu ergreifen, durch die erreicht werden kann, dass auch Sportboote – einschließlich derjenigen des muskelbetriebenen Wassersports – ohne vermeidbare Zeitverzögerung zu schleusen sind und auf andere Wehrüberwindungsmöglichkeiten (Bootsschleusen, Umtragewege) nur dann verwiesen werden darf, wenn zwingende Gründe der Sicherheit oder der Wasserhaltung ein Schleusen bzw. Mitschleusen verbieten;
8. durch geeignete Vorschriften sicherzustellen, dass der Zugang zu in der Zuständigkeit des Bundes liegenden Gewässern nicht erschwert wird;
9. in einem künftigen Umweltgesetzbuch sicherzustellen, dass die Ausübung von Wassersport auch zukünftig möglich ist und nicht durch zu restriktive Forderungen erschwert wird und dass die Wassersportverbände bei den ihre Sportart betreffenden Naturschutzplanungen frühzeitig beteiligt werden.

Berlin, den 13. Juni 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333